Discovery

Fifth Gear

Ötödik sebesség

**22. évad, 5. rész**

**ESD 938401 B**

Magyar szöveg: Szigeti Patrik

***Szereplő Neme Kora***

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Tiff | férfi | 60-65 |
| Jason | férfi | 45-50 |
| jonny | férfi | 35-40 |
| VICKI | nő | 40-45 |
| Andy | férfi | 40-45 |
| Tony | férfi | 45-50 |
| John | férfi | 35-40 |

**Kiejtési Lista:**

Renault Sport Clio rönó sport klió

Peugeot pözsó

Vicki viki

Zandvoort zándvort

Donkervoort donkervort

Jaguar XF Sportbrake jaguár iksz-ef szportbrék

Tiff tif

Bentley bentli

Ford Fiesta ST ford fieszta es-té

Jason Plato dzsészön plátó

oui ui

Jonny dzsoni

Joop Donkervoort jup donkervort

Lotus lótusz

KTM X-Bow R ká-té-em iksz-báu er

Niki Lauda niki lauda

McLaren mekláren

Alain Prost elen proszt

TVR Chimera tí-ví-ár kimérá

Caterhham kéterhem

Mulsanne mulszen

John dzson

Andy endi

Tony toni

Ferrari 458 Italia ferrári 458 itália

Mike Tyson májk tájszon

Volswagen Golf GTI folkszvágen golf gé-té-í

flick flik

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 00:24 | Narrátor | **Ötödik sebesség, 5. rész** |
|  |  |  |
| 00:28 | Tiff | Üdvözlöm az Ötödik sebesség nézőit! |
|  |  |  |
| 00:30 | Jason | Ma belépünk a csapott hátúak mennyországába. |
|  |  |  |
| 00:33 | Tiff | **Vajon a Ford, a Renault vagy a Peugeot vadonatúj modellje sikerült jobban?** |
|  |  |  |
| 00:39 | Jason | **Ma addig püföljük, csikorgatjuk és csúsztatjuk őket, amíg választ nem kapunk erre az égető kérdésre.** |
|  |  |  |
| 00:48 |  | Várj! Mit csinálsz? |
|  |  |  |
| 00:52 | Tiff | **Vicki Hollandiában, a Zandvoort versenypályán szórakozik a hollandok legújabb hazai csodájával, a Donkervoort D8 GTO-val.** |
|  |  |  |
| 01:03 | Jason | **Csapattesztünk mai alanyát, a Jaguar XF Sportbrake-et Tiff amortizálja le.** |
|  |  |  |
| 01:11 | Tiff | Harcol. |
|  |  |  |
| 01:12 |  | **Jonny pedig a Bentley főhadiszállásán rak össze egy V8-as motort, majd beül a legújabb luxus limuzinjukba is.** |
|  |  |  |
| 01:21 | Jonny | Ha ráírják az ember nevét egy motorra, nem baj, ha az egy kézzel épített V8-as. |
|  |  |  |
| 01:27 | Jason | De kezdjük az adást ezekkel a kis harcosokkal! |
|  |  |  |
| 01:33 |  | **Örvendjetek, autórajongók! Remek híreink vannak. Nem kevesebb mint három vadiúj csapott hátú került nemrég a piacra, és egyik sem lépi át a 20 ezer fontos határt.** |
|  |  |  |
| 01:46 | Tiff | **És nem akármilyen autókról van szó. A csapott hátú közösség nagyágyúi álltak velük elő. Mindegyikben 1,6-os turbótöltős motor dübörög…** |
|  |  |  |
| 01:57 |  | **Alig 7 másodperc alatt gyorsulnak százra…** |
|  |  |  |
| 02:00 |  | **És 6 liter alatti s fogyasztásuk.** |
|  |  |  |
| 02:04 | Jason | **Három különböző teszt során derítjük ki, hogy melyikük a legjobb. Kezdődjön a harc!** |
|  |  |  |
| 02:12 | Tiff | Az első teszt a sebességről szól. Mivel nagyjából azonos idő alatt vannak százon, úgy gondoltuk, hogy megnézzük, mit tudnak 400 méteren. |
|  |  |  |
| 02:24 | Jason | Álló helyzetből indulok el Tiff felé, aki a helyi zsaruktól kölcsönvett traffipaxszal méri a sebességem. Az az autó nyer, amelyiknél öreg barátom a legnagyobb értéket méri. A Ford Fiesta ST-vel kezdek. |
|  |  |  |
| 02:38 | Tiff | Indulhatsz, ha gondolod. |
|  |  |  |
| 02:41 | Jason | Szóval szűk 17 ezer fontba kerül, a kipörgésgátlót kikapcsoltam, kézifék behúzva és… |
|  |  |  |
| 02:48 |  | Mehet! |
|  |  |  |
| 02:50 |  | Kicsit kipörgött a kerék, nagyon jó. |
|  |  |  |
| 02:52 | Tiff | Elindult. |
|  |  |  |
| 02:54 | Jason | Pont jó a nyomatéka. |
|  |  |  |
| 02:56 | Tiff | 101, 117. |
|  |  |  |
| 02:59 | Jason | Kihasználom a fordulatszámot, jön a négyes. |
|  |  |  |
| 03:02 | Tiff | 128, 135. |
|  |  |  |
| 03:04 | Jason | Egy kicsit túlpörgettem. |
|  |  |  |
| 03:07 | Tiff | 140, 143. |
|  |  |  |
| 03:10 |  | 148 km/h a Fiesta vége. |
|  |  |  |
| 03:16 | Jason | Egész jól húz egy 1,6-oshoz képest. |
|  |  |  |
| 03:23 |  | Na, mennyi volt? |
|  |  |  |
| 03:25 | Tiff | 148. Hányasban voltál? |
|  |  |  |
| 03:28 | Jason | Négyesben, éppen csak felváltottam. |
|  |  |  |
| 03:31 | Tiff | Nem dadogott? |
|  |  |  |
| 03:33 | Jason | Azt nem mondanám, viszont a lendkereket túl nagynak éreztem, és ezért lassú volt az átmenet két váltás között. |
|  |  |  |
| 03:42 |  | **A Peugeot 208 GTI következik.** |
|  |  |  |
| 03:46 |  | Ez már 18900 fontba kerül, vagyis kétezerrel drágább a Ford Fiestánál. Kipörgésgátló ki, fogom a kéziféket. Az üléshelyzet egy kicsit furcsa. |
|  |  |  |
| 03:57 | Tiff | Amikor jólesik, Mr. Plato. |
|  |  |  |
| 04:00 | Jason | Vettem. |
|  |  |  |
| 04:01 | Tiff | Egy szavát sem értem, úgy kiabál. |
|  |  |  |
| 04:04 | Jason | Indulás! |
|  |  |  |
| 04:08 |  | Jól pörög ki. |
|  |  |  |
| 04:09 | Tiff | Várom, hogy méréshatáron belülre érjen. |
|  |  |  |
| 04:13 | Jason | Élénkebbnek tűnik a motor. |
|  |  |  |
| 04:15 | Tiff | 120. |
|  |  |  |
| 04:17 | Jason | 130-cal megyek és gyorsabbnak is érzem. |
|  |  |  |
| 04:19 | Tiff | 141, 144. |
|  |  |  |
| 04:21 | Jason | Nézzük meg, mennyi lett! |
|  |  |  |
| 04:24 |  | 140 fölött lesz. |
|  |  |  |
| 04:26 | Tiff | Éppen csak. 149. |
|  |  |  |
| 04:32 |  | Erősebb volt a szembeszél, de az 1 km/h-s különbség még így is édeskevés. Gyorsabbnak érezted? |
|  |  |  |
| 04:40 | Jason | Határozottan. Sokkal élénkebb és a motor is fürgébbnek tűnik. |
|  |  |  |
| 04:45 |  | Túl se pörgettem. Azt hittem, több lesz. |
|  |  |  |
| 04:48 | Tiff | A Renault tud ennél jobbat menni? |
|  |  |  |
| 04:51 | Jason | Oui! |
|  |  |  |
| 04:55 |  | **Végül jöjjön a Renault Sport Clio. Az egyetlen duplakuplungos, automataváltós autónk.** |
|  |  |  |
| 05:02 |  | A Clio éppen 5 fonttal van a 19 ezres határ alatt. Ez a legdrágább autó a három közül. |
|  |  |  |
| 05:08 | Tiff | Most utoljára adj bele mindent, Jason Plato. |
|  |  |  |
| 05:13 | Jason | A Clióban van rajtsegítő, szóval be is kapcsolom, a sportmódot is bekapcsoltam. Behúztam a karokat, rálépek a gázra és… |
|  |  |  |
| 05:24 |  | Hajrá! |
|  |  |  |
| 05:29 |  | Gyorsan vált sebességet, de szeretnék részt venni a folyamatban, szeretnék én váltani. |
|  |  |  |
| 05:36 | Tiff | 133, 135. |
|  |  |  |
| 05:39 | Jason | Nagyon sima. A motor hangja viszont érdekes. |
|  |  |  |
| 05:43 | Tiff | 144. |
|  |  |  |
| 05:45 |  | Csak 148. |
|  |  |  |
| 05:48 | Jason | Kis harcos. |
|  |  |  |
| 05:51 |  | A fékrendszerre nem lehet panasz. |
|  |  |  |
| 05:57 | Tiff | Rossz oldalon ülsz. |
|  |  |  |
| 05:59 | Jason | A franciák hóbortja. Tehetetlennek éreztem magam, mintha nem is ülnék az autóban. |
|  |  |  |
| 06:03 | Tiff | Nem jó a teljesítmény-leadás? |
|  |  |  |
| 06:05 | Jason | De, csak… |
|  |  |  |
| 06:06 | Tiff | Szerinted gyorsabb volt? |
|  |  |  |
| 06:07 | Jason | Valószínűleg gyorsabb, de nem éreztem annak. A váltó miatt. |
|  |  |  |
| 06:12 | Tiff | Nem gyorsabb. |
|  |  |  |
| 06:13 | Jason | Tényleg? |
|  |  |  |
| 06:14 | Tiff | 148. Pont, mint a Fiesta. Két 148-as és egy 149-es. A Peugeot a nyertes! |
|  |  |  |
| 06:22 |  | **Az 1 km/h-s eltérésből kiderül, hogy teljesítmény-leadásban elenyésző a különbség.** |
|  |  |  |
| 06:28 | Jason | **Nemsokára még keményebb kihívás elé állítjuk versenyszellemtől duzzadó triónkat.** |
|  |  |  |
| 06:33 | Tiff | **Kerékfüstölésből és forgolódásból nem lesz hiány.** |
|  |  |  |
| 06:38 |  | Gyerünk! Váltsál már! |
|  |  |  |
| 06:42 |  | **A folytatásban: Vicki Hollandiában teszteli a szédítő Donkervoort D8 GTO-t.** |
|  |  |  |
| 06:50 |  | **A csapatteszt során pedig Tiff az új Jaguar XF Sportbrake-ben forgatja fel a gyomrunkat.** |
|  |  |  |
| 06:57 | Jason | Harcolj! Harcolj! |
|  |  |  |
| 07:00 | Narrátor | **Ön tudja, melyik évben alapították a Bentley vállalatot?** |
|  |  |  |
| 07:07 |  | ***1. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 08:01 | Narrátor | **A Bentley vállalatot 1919-ben alapították.** |
|  |  |  |
| 08:11 | Tiff | **És most látogassunk el az Ötödik sebesség tesztpályájára a csapatteszt erejéig!** |
|  |  |  |
| 08:18 |  | Ezen a héten a Jaguar XF Sportbrake-et teszteltük. |
|  |  |  |
| 08:24 |  | **Ez a Jaguar XF szedánjának vadonatúj kombi modellje. Az ára 32 és 52 ezer font között mozog, riválisai közé pedig a Mercedes E-osztály és a BMW 5-ös széria tartozik.** |
|  |  |  |
| 08:37 |  | **Kapható 2,2 literes turbódízel motorral és az általunk tesztelt 3 literes V6-os turbódízellel is.** |
|  |  |  |
| 08:47 | Vicki | Uraim! Íme, az XF Sportbrake! |
|  |  |  |
| 08:50 | Tiff | Jóképű szörnyeteg. |
|  |  |  |
| 08:51 | Vicki | Ugye? |
|  |  |  |
| 08:52 | Jason | Egyszerű, stílusos… |
|  |  |  |
| 08:56 |  | Szép. |
|  |  |  |
| 08:57 | Jonny | Kicsit olyan, mintha szakállas lenne. Csinos. |
|  |  |  |
| 09:01 | Vicki | Nem vesztett semmit a bájából a hátsó rész miatt. Erős, stabil és nem ismer tréfát. |
|  |  |  |
| 09:09 | Jonny | Jobban bejön, mint a szedán. |
|  |  |  |
| 09:10 | Tiff | Minden kombi legjobb része a csomagtartó. |
|  |  |  |
| 09:15 | Jonny | Tessék, csak tessék! |
|  |  |  |
| 09:17 | Tiff | A csomagtér gombnyomásra feltárult előttünk. |
|  |  |  |
| 09:22 | Jonny | Én nem szeretem a csomagtér nyitókat, túl lassúak. |
|  |  |  |
| 09:25 | Jason | Dehogy is! |
|  |  |  |
| 09:26 | Vicki | Nagyon lassú. |
|  |  |  |
| 09:27 | Jason | Hogy érted, hogy nagyon lassú? |
|  |  |  |
| 09:29 | Jonny | Gyorsan fel akarod nyitni. |
|  |  |  |
| 09:31 |  | Csinos autó. És a Jaguar nemcsak praktikusan alakította ki a csomagteret, de még extrákkal is ellátta. |
|  |  |  |
| 09:39 | Tiff | Na, hogy tetszik? |
|  |  |  |
| 09:41 | Jason | Húzd meg a kart és ledől a hátsó ülés. |
|  |  |  |
| 09:44 | Tiff | Ennyi az egész? |
|  |  |  |
| 09:46 | Jason | Ugye milyen jó? |
|  |  |  |
| 09:47 |  | Tiff ki akarta próbálni a Jaguar csomagterét. |
|  |  |  |
| 09:51 | Tiff | Beütöttem a fejem. |
|  |  |  |
| 09:53 |  | Mint kiderült, lehetne nagyobb is. |
|  |  |  |
| 09:56 |  | Kicsit alacsony. |
|  |  |  |
| 09:57 | Vicki | Tiff elfeküdt a csomagtartóban, ahogy a normális emberek tennék. |
|  |  |  |
| 10:02 | Tiff | Egész hétvégén tudnék benne aludni. Vagyis tudtam volna, ha Jason nem fekszik be mellém. |
|  |  |  |
| 10:09 | Jason | Fel akartam melegedni. |
|  |  |  |
| 10:11 | Tiff | Nehogy hozzám bújj! |
|  |  |  |
| 10:13 | Jason | Egész kényelmes volt, amíg a bolond Jonny be nem feküdt közénk. |
|  |  |  |
| 10:17 |  | Ugorj be te is! |
|  |  |  |
| 10:18 | Vicki | Kihagyom, köszi. |
|  |  |  |
| 10:19 | Jason | Na! |
|  |  |  |
| 10:20 | Vicki | Nem. |
|  |  |  |
| 10:21 | Tiff | Aztán Vicki bezárt minket! |
|  |  |  |
| 10:22 | Jonny | Ez elég kínos így. |
|  |  |  |
| 10:25 | Vicki | Azt viszont kiderült, hogy jó tágas a csomagtartó. |
|  |  |  |
| 10:30 |  | Tökéletes! Iszok egy csésze teát. Megebédelek. |
|  |  |  |
| 10:38 | Tiff | A Sportbrake modellek egyetlen hátránya, hogy nehezebb lesz az autó. A Jaguarnál ez 100 kiló többletet jelent. |
|  |  |  |
| 10:46 | Vicki | A Jaguar szerint a kombi kezelhetősége megegyezik a szedánéval. |
|  |  |  |
| 10:50 | Jonny | Átvariálták az autó hátulját. Légrugókat tettek a spirálrugók helyére, és a stabilizátor is keményebb lett. |
|  |  |  |
| 10:56 | Vicki | Hogy ezt leteszteljük, Tiffet kértük meg, hogy körözzön kicsit az autóval. |
|  |  |  |
| 11:01 | Tiff | Gyorsan ki is próbáltuk a szedánt. |
|  |  |  |
| 11:05 |  | Ez a hagyományos szedán. |
|  |  |  |
| 11:09 | Jason | Nem tudok az ülésben maradni. |
|  |  |  |
| 11:11 | Tiff | Kicsit kileng a hátulja. |
|  |  |  |
| 11:14 |  | Olyan semleges. Nem lehet rá panasz. Egész jó, ha hozzászokik az ember. |
|  |  |  |
| 11:19 | Jason | Kényelmes benne utazni. |
|  |  |  |
| 11:20 | Jonny | Tényleg az. |
|  |  |  |
| 11:22 | Tiff | Nagyon csendes és kifinomult. |
|  |  |  |
| 11:26 | Jason | Harcolj! Harcolj! |
|  |  |  |
| 11:29 | Tiff | A köridő pedig… |
|  |  |  |
| 11:35 | Jason | Tiff magabiztosabbnak tűnt a kombi változattal. |
|  |  |  |
| 11:42 |  | Mit művelsz? Én mondtam, hogy nem normális. |
|  |  |  |
| 11:46 | Tiff | 110 kilóval nehezebb? |
|  |  |  |
| 11:49 | Vicki | Keményebbnek érzem, mint a szedánt. |
|  |  |  |
| 11:52 | Tiff | Tényleg keményebb, nem is rángatózik annyira. Nincs olyan alulkormányozottság. |
|  |  |  |
| 11:57 | Jonny | Papíron 2 tizedmásodperccel lassabban gyorsul 100-ra a szedánnál. |
|  |  |  |
| 12:02 |  | Ki nem találnánk, hogy 1,9 tonnát nyom. |
|  |  |  |
| 12:06 |  | A mozgásából biztosan nem. |
|  |  |  |
| 12:11 | Jonny | Ne már, Tiff! |
|  |  |  |
| 12:12 | Tiff | Le kell győznöm a szedánt! |
|  |  |  |
| 12:15 |  | Nem éreztem olyan gyorsnak. |
|  |  |  |
| 12:17 | Vicki | 52,2-nél kell jobb idő. |
|  |  |  |
| 12:19 | Tiff | Mégis gyorsabb volt. |
|  |  |  |
| 12:21 |  | És a körnek vége… Most! |
|  |  |  |
| 12:24 | Vicki | 51,2 másodperc. Gyorsabb. |
|  |  |  |
| 12:28 | Jason | Meglepődtem. Szép munka, Jaguar! |
|  |  |  |
| 12:31 | Tiff | **Az XF Sportbrake simán megéri azt a kétezer fontot, amivel drágább a szedánnál. Jobban néz ki, könnyebben kezelhető és még a csomagtér is nagyobb.** |
|  |  |  |
| 12:40 | Jonny | Ez elég kínos így. |
|  |  |  |
| 12:43 | Vicki | A Sportbrake kiváló választás. Több helyet és nagyobb sebességet kínál, mint a szedán. Adok is rá… |
|  |  |  |
| 12:51 |  | 8 pontot a 10-ből. |
|  |  |  |
| 12:54 | Jonny | A Jaguar nekem való autó, mert sok jó tulajdonság egyesül benne. |
|  |  |  |
| 13:00 |  | Ennek fényében kap tőlem egy tiszteletre méltó kilencest. |
|  |  |  |
| 13:04 | Jason | Remek kis kombit rakott össze a Jaguar. Nyolc pont! |
|  |  |  |
| 13:09 | Tiff | Az XF Sportbrake egy jól megérdemelt nyolcast kap tőlem. |
|  |  |  |
| 13:14 |  | **A Jaguar új kombija tehát 33 pontot szerez a lehetséges 40-ből csapattesztünkön.** |
|  |  |  |
| 13:24 | Vicki | Üdvözlöm önöket Hollandiában! Egy olyan vállalat főhadiszállásán járok, ami fellőheti az országot a szuperautók térképére. |
|  |  |  |
| 13:34 |  | **A Donkervoortot 1978-ban indította útjára Joop Donkervoort, amikor elkészítette saját Lotus 7-esét.** |
|  |  |  |
| 13:42 |  | **Azóta a Donkervoort olyan messzire jutott, hogy a 2011-es versenyautójuk megnyerte a fárasztó, dubaji 24 órás megbízhatósági versenyt.** |
|  |  |  |
| 13:54 |  | **A versenyzéssel nyert tapasztalataikat felhasználva alkották meg országúti autójuk új verzióját: a D8 GTO-t, amit Zandvoortban, az egykori holland nagydíj helyszínén tesztelünk.** |
|  |  |  |
| 14:05 |  | **De előbb nézzük az autót!** |
|  |  |  |
| 14:10 |  | Első ránézésre nem is tűnik eviláginak, de közelebbről már jól kivehetőek a Lotus 7-es vonásai. A hosszú motorháztető két oldalán találhatóak a lámpák. A kerekek kinyúlóak. Az üléseket pedig egészen hátratolták. |
|  |  |  |
| 14:25 |  | Ezek a jó szórakozás összetevői. |
|  |  |  |
| 14:32 |  | **A Lotus 7-eshez hasonlóan a D8 GTO-t is a lehető legkönnyebbre tervezték, ennek megfelelően a szénszálas borítás dominál.** |
|  |  |  |
| 14:42 |  | **Csak az ára nem pehelysúlyú. 98 ezer fontba kerül, vagyis többe, mint bivalyerős riválisai, a KTM X-Bow R…** |
|  |  |  |
| 14:52 |  | **És az Ariel Atom.** |
|  |  |  |
| 14:55 |  | Papíron a Donkervoort még nevetségesen gyors riválisainál is lenyűgözőbb. 2,5 literes motorját az Auditól kölcsönözte. 380 féklóerős. |
|  |  |  |
| 15:08 |  | Álló helyzetből 2,8 másodperc alatt gyorsul százra. Jó gyors! |
|  |  |  |
| 15:19 |  | **Megérkeztem Zandvoortba. Ez a fantasztikus pálya a hollandiai motorsport központja.** |
|  |  |  |
| 15:28 |  | 1948-ban nyílt meg, és 1950-től 35 éven át adott otthont a Forma-1-es holland nagydíjnak. Itt érkezett célba Niki Lauda és csapattársa, Alain Prost, két tizedmásodperc különbséggel 70 kör után. |
|  |  |  |
| 15:42 |  | Ma a német túraautó-bajnokság és egyéb autóversenyek mellett én használom holland szuperautók tesztelésére. |
|  |  |  |
| 15:52 |  | **A Donkervoort mottója az, hogy nincs kompromisszum. Vagyis nincs ABS.** |
|  |  |  |
| 15:57 |  | **Sem szervokormányzás vagy fékrásegítés, mert a túlsúly csökkentené az autó sebességét.** |
|  |  |  |
| 16:04 |  | Minden erőmet bele kell adnom a vezetésbe. A vállamat és az egész karomat használom a kormányzáshoz. |
|  |  |  |
| 16:14 |  | Be a sikánba. |
|  |  |  |
| 16:17 |  | A gázpedál intenzív, a hátulja kileng. |
|  |  |  |
| 16:21 |  | Kifejezetten nehéz lenne egy jó nagyot farolni az autóval. |
|  |  |  |
| 16:31 |  | **A D8-asban több az egy tonnára jutó erő, mint a Ferrari F12-esben, szóval nem meglepő, hogy ilyen megerőltető a vezetés.** |
|  |  |  |
| 16:43 |  | **És nem csak a kezelhetőség miatt kell erősen koncentrálni.** |
|  |  |  |
| 16:48 |  | **Az Audi motorból is igazi vadállatot csináltak.** |
|  |  |  |
| 16:52 |  | Egyáltalán nem érzem, hogy turbólyuk lenne menet közben. |
|  |  |  |
| 16:59 |  | Rálépek a gázra, a gyorstöltés kiakad és irtó gyorsan száguldok tovább. |
|  |  |  |
| 17:07 |  | Szép munkát végeztek. Rengeteg energiát ad át, méghozzá gyorsan és fokozatosan. |
|  |  |  |
| 17:16 |  | **Finomhangolt turbótöltős motoroknál nehéz elérni a folyamatos teljesítmény-leadást. Gyakran egyetlen nagy lökésben összpontosul az erő, ami megnehezíti a vezetést.** |
|  |  |  |
| 17:30 |  | **A Donkervoort egy négy keréken járó adrenalinbomba. Kezelése és teljesítmény-leadása pedig lenyűgöző mérnöki tudás folyománya. Könnyfakasztóan magas ára elől azonban nincs menekvés.** |
|  |  |  |
| 17:42 |  | Megér vajon közel százezer fontot? Természetesen vannak kifinomultabb és elegánsabb gépek is a piacon, de ha önöknek fontos az exkluzivitás, a szénszálas borítás és a hihetetlen teljesítmény, akkor igen. Minden fontot megér. |
|  |  |  |
| 18:11 | Tiff | **Nézzük meg, az imént tesztelt szuperautónak milyen alternatívái léteznek!** |
|  |  |  |
| 18:19 |  | Kifinomult stílus, nagy sebesség és hátsókerekes őrjöngés. Ezek a Vicki által Hollandiában tesztelt eszelős Donkervoort pénztárcabarát alternatívái. |
|  |  |  |
| 18:31 |  | De a százezer fontos darabár helyett ezeket akár már négyezerért is megkapjuk. |
|  |  |  |
| 18:38 |  | **Első autónk a Honda S2000. A Donkervoortnál egy hajszállal fejlettebb, de ugyanolyan nosztalgikus élményt nyújt. Vigyük el egy próbakörre!** |
|  |  |  |
| 18:48 |  | Az S2000-et 1999-től egészen 2009-ig árusították. A valaha volt egyik legjobb motor dübörög benne: 2 literes, 4 hengeres és egészen 9000-ig pörög fel. |
|  |  |  |
| 19:03 |  | Igazi szende szűz a motor, mert 6000-es fordulat alatt, mielőtt a változó szelepvezérlés működésbe lépne, olyan, mint egy ma született bárány. De ha ezen túllendülünk… |
|  |  |  |
| 19:16 |  | Mint a villám! |
|  |  |  |
| 19:20 |  | **De mire kell odafigyelnünk?** |
|  |  |  |
| 19:22 |  | Ezek a motorok jól ismertek megbízhatóságukról, de a vezérműlánc-feszítővel lehetnek gondok. |
|  |  |  |
| 19:34 |  | Ha meghibásodott, olyan hangot ad ki, mint a küllők közé tett kártyalap. |
|  |  |  |
| 19:40 |  | A lecserélése 200 fontba kerül. |
|  |  |  |
| 19:44 |  | **Az egyenetlenül elkopott gumik rosszul beállított felfüggesztésről árulkodnak.** |
|  |  |  |
| 19:50 |  | Ezekben az autókban könnyen elcsúszhat a felfüggesztés. Míg a kiegyenesítés csak 100 fontba kerül, egy új szett gumiért már 500 fontot is elkérnek. |
|  |  |  |
| 20:02 |  | **Az S2000-es egy megbízható klasszikus. De további 3500 fontért már egy TVR Chimerát is vehetnek, Donkervoortra hajazó modern stílusban.** |
|  |  |  |
| 20:16 |  | A TVR gyártásával már leálltak, tehát a történelem egy darabjáról beszélünk. |
|  |  |  |
| 20:24 |  | A TVR fénykorában épült Chimerákat 1992-től 2003-ig gyártották. A hosszú motorháztető alatt egy 4 literes, 240 lóerős V8-as motor lapul, aminek hála 5 másodperc alatt gyorsul százra az autó. |
|  |  |  |
| 20:43 |  | A teljesítmény-leadás szinte az ellentettje az S2000-esének. Mivel az alsóbb régiókban nagy a nyomaték, felesleges túlpörgetni a motort. A TVR egy jól összerakott régimódi autó. |
|  |  |  |
| 20:59 |  | **A TVR törzsének üvegszálas anyaga ellenáll a rozsdának, a kasztnija viszont nem.** |
|  |  |  |
| 21:05 |  | A kasztni könnyen berozsdásodik, szóval a tulaj engedélyével fogjanak egy csavarhúzót és böködjék végig ezt a részt! Főleg a széleken. |
|  |  |  |
| 21:16 |  | Apróbb javítások 100 fontból is kijönnek, de ha a rozsda miatt új kasztnit kell venniük, az bizony hatezres kiadást jelent. |
|  |  |  |
| 21:24 |  | **Azt is hallgassák meg, nem ad-e ki különös hangot a kipufogócsonk, amikor még hideg a motor! A rossz hang hibás csonktömítést jelent, aminek kicserélése 300 fontba kerül.** |
|  |  |  |
| 21:36 |  | **A TVR gyors, ritka és egzotikus. De legjobb ajánlatunkkal még közelebb kerülhet a Donkervoort nyújtotta élményhez.** |
|  |  |  |
| 21:45 |  | **Íme, a Caterham 7-es! A D8-ashoz hasonlóan ezt is az ’50-es évekbeli Lotus 7-es ihlette.** |
|  |  |  |
| 21:54 |  | A használt modellek remekül megtartják állapotukat, minimális értékcsökkenéssel. Melegen ajánlom azoknak az autómániásoknak, akik nyers vezetési élményre vágynak. A volán mögött szinte eggyé válunk az aszfaltcsíkkal. |
|  |  |  |
| 22:11 |  | A legjobb az, hogy minden azonnali. Egy apró rántás és kanyarodik! |
|  |  |  |
| 22:17 |  | Ha egy millivel lejjebb nyomjuk a gázt, megindul! |
|  |  |  |
| 22:21 |  | Eszeveszett, és bár ez nem csökkenti a Caterham érdemeit, talán túlságosan is az. Ha fél órán át vezetnék egy ilyet, elfáradnék. |
|  |  |  |
| 22:36 |  | **A Caterham a lehető legalapabb autó. De azért nem árt odafigyelni.** |
|  |  |  |
| 22:41 |  | A motorban könnyen meghibásodhat a hengerfejtömítés, aminek javítása 800 fontba kerül. Nézzék meg, van-e elég hűtőfolyadék és hogy habos-e az olajsapka. Mindkettő annak a jele, hogy víz szivárog az olajba. |
|  |  |  |
| 22:56 |  | Szóval sétáljanak el vagy alkudjanak az árból! |
|  |  |  |
| 23:01 |  | **A Caterham alumínium törzse könnyen behorpad, szóval ellenőrizzék a panelek állapotát!** |
|  |  |  |
| 23:07 |  | Végül pedig: a Caterham alkatrészenként is megvásárolható, vagyis találkozhatnak kevésbé tökéletes modellekkel is. Kérdezzék meg, hogy gyárilag rakták-e össze vagy sem! |
|  |  |  |
| 23:21 |  | **Ha nincsen százezer fontja a Donkervoort D8 GTO-ra, egyet se féljen! Ez a három különböző bestia hasonló vezetési élményt kínál a D8 árának töredékéért.** |
|  |  |  |
| 23:34 | Jason | **Hamarosan folytatódik a csapott hátúak csatája. Kerékcsikorgató második körünk meglepő eredménnyel fog véget érni.** |
|  |  |  |
| 23:43 | Tiff | Állj! |
|  |  |  |
| 23:45 | Jason | **És Jonny mérnöki képességeit is próbára tesszük, hiszen a Bentley zászlóshajójához készít V8-as motort.** |
|  |  |  |
| 23:52 | Jonny | Ez egy új motor születése. |
|  |  |  |
| 23:54 | Andy | Minden itt kezdődik. |
|  |  |  |
| 23:56 | Narrátor | **Melyik országban jut a legtöbb jármű egy kilométerre?** |
|  |  |  |
| 24:03 |  | ***2. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 25:01 | Narrátor | **A Monacói hercegségben 574 jármű jut egy kilométerre.** |
|  |  |  |
| 25:11 | Tiff | Üdvözöljük nézőinket! |
|  |  |  |
| 25:13 | Jason | Folytassuk is a hihetetlen értékű csapott hátúak világában tett kalandozásunkat! |
|  |  |  |
| 25:21 | Tiff | **A legjobb 20 ezer font alatti vadonatúj csapott hátút keressük, és mint kiderült, a Peugeot 208 GTI gyorsul a legjobban.** |
|  |  |  |
| 25:32 | Jason | **A második kör után valamelyik autó elbúcsúzik a küzdelmektől. A teljesítményen és a gyakorlatiasságon van a hangsúly.** |
|  |  |  |
| 25:42 | Tiff | A csapott hátúak lényege, hogy egyszerre nyújtanak sportélményt és kényelmet a bevásárlásokhoz. |
|  |  |  |
| 25:50 |  | **Most kiderítjük, három autónk közül a Renault Clio, a Peugeot 208 vagy a Ford Fiesta ötvözi legjobban ezen tulajdonságokat.** |
|  |  |  |
| 25:59 | Jason | Ehhez egy különleges tesztet találtunk ki. Az autón kívülről indulunk, akárcsak egy plázában. Beugrunk a kocsiba és végigmegyünk az akadálypályán. |
|  |  |  |
| 26:08 | Tiff | Ezzel lemérjük a hozzáférhetőséget, a gyorsulást és a kezelhetőséget is. A kisfiú beül hátra és beköti magát, én pedig vezetek. |
|  |  |  |
| 26:17 | Jason | Kisfiút mondtál? |
|  |  |  |
| 26:19 | Tiff | **Mielőtt elindulnánk, minden autóban kikapcsoljuk a kipörgésgátlót, ahogy szerintünk egy kis mókázás előtt szokás. A nehézkes elektronikájú autók bajban lesznek.** |
|  |  |  |
| 26:31 | Jason | **A Fiesta ST-vel kezdünk.** |
|  |  |  |
| 26:34 |  | 5, 4, 3, 2, 1, futás! |
|  |  |  |
| 26:40 |  | Mellényúltam. |
|  |  |  |
| 26:42 | Tiff | Gyorsan, gyorsan! Vigyázz a lábadra! |
|  |  |  |
| 26:47 |  | Öveket becsatolni! |
|  |  |  |
| 26:50 |  | Buta kulcs. Fordulj el! Gyerünk! |
|  |  |  |
| 26:53 | Jason | Megvagyok. 17, 18… |
|  |  |  |
| 26:55 | Tiff | Stabilizáló kikapcsolva. Gyerünk! Beteszem egyesbe! |
|  |  |  |
| 27:01 | Jason | 25 másodperc volt elindulni. Mi történik, Tiff? Hová megyünk? |
|  |  |  |
| 27:06 | Tiff | Elég szoros a szlalompálya. Kicsit… |
|  |  |  |
| 27:10 | Jason | Most meg mit csinálsz? |
|  |  |  |
| 27:12 | Tiff | Kicsit széles lett. |
|  |  |  |
| 27:16 |  | A bóják közé. Kényelmesen ülsz? |
|  |  |  |
| 27:18 | Jason | Egyáltalán nem. |
|  |  |  |
| 27:19 | Tiff | Jól van. Rükverc! |
|  |  |  |
| 27:26 |  | És most vissza. |
|  |  |  |
| 27:30 | Jason | Jézusom! |
|  |  |  |
| 27:32 | Tiff | Kicsit alulkormányzott. |
|  |  |  |
| 27:35 |  | Rendesen elférnek a lábaid? |
|  |  |  |
| 27:36 | Jason | Azzal nincs semmi baj. |
|  |  |  |
| 27:38 | Tiff | Mindjárt vége. |
|  |  |  |
| 27:41 |  | Most! |
|  |  |  |
| 27:44 |  | El is fáradtam. |
|  |  |  |
| 27:46 | Jason | 1 perc, 6 másodperc. |
|  |  |  |
| 27:47 | Tiff | Pontosan? 1:06,00? |
|  |  |  |
| 27:50 | Jason | 1 perc, 6 másodperc pont nulla nulla. |
|  |  |  |
| 27:54 |  | Én a kapaszkodásban is elfáradtam. |
|  |  |  |
| 27:56 | Tiff | Volt hely a fejednek? Nem volt kényelmetlen? |
|  |  |  |
| 27:58 | Jason | Nem igazán. A fejtámla kicsit zavaró. Amikor beletaposol a gázba. |
|  |  |  |
| 28:02 | Tiff | Egész jó. Könnyen kormányozható. |
|  |  |  |
| 28:06 |  | **A Fiestába tehát könnyű beszállni, a kipörgésgátló könnyen kikapcsolható, kellőképp tágas és kiválóan kezelhető.** |
|  |  |  |
| 28:15 |  | **A Peugeot 208 GTI-nek 1:06-nál kell jobb időt mennie.** |
|  |  |  |
| 28:20 | Jason | 5, 4, 3, 2, 1, futás! |
|  |  |  |
| 28:23 |  | Rossz oldal! |
|  |  |  |
| 28:27 | Tiff | Szállj be! Gyorsan! |
|  |  |  |
| 28:30 |  | Vigyázz a lábadra! |
|  |  |  |
| 28:33 |  | Normális kulcs van, amit bedughatok a gyújtásba. Fantasztikus! |
|  |  |  |
| 28:39 | Jason | Becsatoltam magam. |
|  |  |  |
| 28:40 | Tiff | Stabilizáló ki, egyesbe be, mehet! |
|  |  |  |
| 28:44 | Jason | Az indulás gyorsabb volt. |
|  |  |  |
| 28:46 | Tiff | Nem pörög ki olyan jól, mint a Fiesta. Az első kerekeket túlpörgeti kicsit. |
|  |  |  |
| 28:55 |  | A nyolcszögletű kormány sem tetszik, a kerek sokkal jobb. |
|  |  |  |
| 29:02 |  | Rükverc! |
|  |  |  |
| 29:04 | Jason | Ez nem tetszett a tengelynek. |
|  |  |  |
| 29:10 | Tiff | Mi ez a hang? |
|  |  |  |
| 29:12 | Jason | Majdnem telibe kaptuk az oszlopot. Láttad? |
|  |  |  |
| 29:14 | Tiff | Persze. Elfér a fejed? Miattam ne aggódj! |
|  |  |  |
| 29:16 | Jason | Ügyes terelés! |
|  |  |  |
| 29:18 | Tiff | Gyorsan! Jól kanyarodik. Mindjárt ott vagyunk. |
|  |  |  |
| 29:24 |  | És állj! |
|  |  |  |
| 29:26 |  | 1 perc 6 másodpercnél kell jobb idő. |
|  |  |  |
| 29:29 | Jason | 1 perc 3,88. |
|  |  |  |
| 29:31 | Tiff | Szép. Jó eredmény. |
|  |  |  |
| 29:35 | Jason | **A Peugeot-val még könnyebben, 3 másodperccel hamarabb tudtunk elindulni, mint a Fiestával. És végig meg is tartja az előnyt.** |
|  |  |  |
| 29:45 |  | Mehet? |
|  |  |  |
| 29:46 |  | **Végül jöjjön a Renault!** |
|  |  |  |
| 29:48 |  | Futás! |
|  |  |  |
| 29:49 |  | **Mivel ez az egyetlen ötajtós autónk, elvileg nagy előnnyel indul.** |
|  |  |  |
| 29:57 | Tiff | Legalább kulcsunk van, ez is valami. |
|  |  |  |
| 30:00 |  | **De a Renault hihetetlenül bonyolult fedélzeti elektronikát alkalmaz.** |
|  |  |  |
| 30:04 |  | Átrakom sport módba. |
|  |  |  |
| 30:07 | Jason | 18, 19 másodperc… |
|  |  |  |
| 30:10 | Tiff | Át kell váltanom kézi vezérlésre, aztán újra megnyomni a sport gombot. |
|  |  |  |
| 30:15 | Jason | 25 másodperc elment. |
|  |  |  |
| 30:16 | Tiff | Kieresztem a kéziféket, aztán be kell húznom a karokat, hogy átrakjam rajtmódba, itt az írja. |
|  |  |  |
| 30:22 | Jason | Nem is írt ki semmit. |
|  |  |  |
| 30:24 | Tiff | Becsatoltuk az öveket. |
|  |  |  |
| 30:26 |  | Elindultunk. Végre! |
|  |  |  |
| 30:29 |  | **A Clio komoly bajban van.** |
|  |  |  |
| 30:32 |  | **És a duplakuplungos sebváltó sem úgy viselkedik, ahogy szeretném.** |
|  |  |  |
| 30:36 |  | Nem is akartam váltani. |
|  |  |  |
| 30:38 | Jason | Mi történik? |
|  |  |  |
| 30:40 |  | Mit csinálsz? Szerintem… Szerintem te se tudod. |
|  |  |  |
| 30:45 | Tiff | Nem tudom, mit művel. |
|  |  |  |
| 30:48 |  | Rükverc, rükverc! |
|  |  |  |
| 30:51 |  | Mondom rükverc! Kiugrott, pedig betettem. |
|  |  |  |
| 30:58 |  | Most az egyes. |
|  |  |  |
| 30:59 | Jason | Jó erősen fog a fék. |
|  |  |  |
| 31:00 | Tiff | Gyerünk, válts! Váltsál már! |
|  |  |  |
| 31:04 | Jason | Tönkrevágtad? |
|  |  |  |
| 31:07 | Tiff | Ellenőrizzem a menetstabilizálót. És elindult! Nem csináltam semmit, de elindult! |
|  |  |  |
| 31:15 | Jason | Megint vicceskedik? |
|  |  |  |
| 31:22 |  | Óvatosan! |
|  |  |  |
| 31:24 | Tiff | Állj! |
|  |  |  |
| 31:26 |  | Nem érzékelte a gázt, aztán hirtelen ugrott egyet. |
|  |  |  |
| 31:31 | Jason | Bevallom, láttam már jobb időt is. |
|  |  |  |
| 31:34 | Tiff | 1:06-ot kell legyűrnie. |
|  |  |  |
| 31:36 | Jason | És 1:35-öt mentünk. |
|  |  |  |
| 31:38 | Tiff | Világít a szervizlámpa, kiírja a stabilizátort… Inkább szereljetek be egy sebváltót! Kérlek! |
|  |  |  |
| 31:48 |  | **A Clio veszít tehát. A Renault hipermodern elektronikája éppen azt a vezetési élményt veszi el tőlünk, ami a csapott hátúak varázsát adja.** |
|  |  |  |
| 31:59 |  | Váltsál már! |
|  |  |  |
| 32:01 | Jason | **A Renault tehát mindkét tesztünkön kikapott. Ő volt a leglassabb, és vezetni sem szerettük igazán. A Clio kiesik.** |
|  |  |  |
| 32:12 | Tiff | **A fináléban kigurulunk a versenypályára, hogy kiderítsük, melyiket a legjobb vezetni…** |
|  |  |  |
| 32:17 | Jason | **És melyikük a leggyorsabb egy mért körön.** |
|  |  |  |
| 32:22 | Tiff | Azt hiszem, kicsit túlzásba vittem. |
|  |  |  |
| 32:31 | Jonny | **A Mulsanne a Bentley legújabb borsos árú négyajtós zászlóshajója.** |
|  |  |  |
| 32:37 |  | **És ma ki is próbálom. De előbb próbára teszem mérnöki képességeimet a gyártósoron.** |
|  |  |  |
| 32:44 |  | Ez a Bentley főhadiszállása, ahol 2012-ben 4000 alkalmazott 8500 autót épített meg. |
|  |  |  |
| 32:53 |  | Ma a legendás hat és háromnegyed literes V8-as motorokat kézzel összerakó, magasan képzett szakemberekhez csatlakozom. |
|  |  |  |
| 32:59 |  | **Az először 1959-ben gyártott motor egyike az utolsó kézzel gyártott modelleknek. Minden motor megépítése 30 órás folyamat. John, a munkafelügyelő fog végigvezetni az alapvető fázisokon.** |
|  |  |  |
| 33:14 |  | **Először Andyhez megyünk, aki a főtengelyt szereli fel a motor aljára.** |
|  |  |  |
| 33:19 |  | Ez egy új motor születése. |
|  |  |  |
| 33:21 | Andy | Minden itt kezdődik. |
|  |  |  |
| 33:23 | Jonny | **Burkolt csapágyak tartják a helyén, amiket helyükre kell kalapálni és csavarozni.** |
|  |  |  |
| 33:30 |  | Használhatom ezt? |
|  |  |  |
| 33:31 | Andy | Persze, csak fogd erősen! Aztán nyomd meg a gombot! |
|  |  |  |
| 33:38 | Jonny | **A fel-alá mozgó dugattyúk forgatják meg a sebváltóhoz kapcsolt főtengelyt. Ennek a forgása mozdítja előre a kerekeket.** |
|  |  |  |
| 33:47 |  | Ez itt a motor szíve. Ha valami baj történik, az felér egy katasztrófával. |
|  |  |  |
| 33:55 |  | **Most megmutatják, hogyan győződnek meg arról, hogy jól dolgoztak. A próbapadra helyezett motorok hangját Tony ellenőrzi.** |
|  |  |  |
| 34:04 |  | Hogyan lehet erre felkészülni? |
|  |  |  |
| 34:06 | Tony | Ha az ember találkozik egy rossz darabbal, ami nem túl gyakori, kiismeri a hangot. Egy rossz olajszivattyú… |
|  |  |  |
| 34:12 | Jonny | Igen. |
|  |  |  |
| 34:13 | Tony | Olyan hangot ad ki, mintha valami kattogna benne. A rossz sebváltó hangja pedig kopogásra emlékeztet. |
|  |  |  |
| 34:21 | Jonny | **Tony jóváhagyása után befejezhetik a gyártási folyamatot az autó hengerdeaktiváló rendszerének beszerelésével.** |
|  |  |  |
| 34:28 |  | A jobb fogyasztás és környezettudatosság érdekében a Mulsanne városon belül, alacsony sebességnél csak 4 hengert használ a V8-as motorból. |
|  |  |  |
| 34:40 |  | Az az érdekes, hogy az elektronika az olaj alatt működik, vagyis ha a hengerek működnek, az egész szívócsonkot ellepi az olaj. |
|  |  |  |
| 34:48 |  | **A következő állomás a motor szelepeit irányító himbatengely beszerelése. Egy számítógéphez kapcsolt eszköz segítségével csavarozzák a helyére, ami azonnal mutatja, hogy jól húztam-e meg a csavarokat. Ami nem mindig jön össze.** |
|  |  |  |
| 35:04 |  | Feljött egy piros jelzés a képernyőn, amikor a bal oldalit csavaroztam. |
|  |  |  |
| 35:09 |  | Vagyis valami nem jó. |
|  |  |  |
| 35:11 | Tony | Próbáld meg újra! |
|  |  |  |
| 35:12 | Jonny | Csak húzzam meg jobban? |
|  |  |  |
| 35:15 | Tony | Igen. |
|  |  |  |
| 35:19 | Jonny | Most már jó. Nem rontottam el. |
|  |  |  |
| 35:21 |  | **Amint helyükre kerültek a kiegészítők, mint az indítómotor és a kipufogócsonkok, a segédszíj következik.** |
|  |  |  |
| 35:29 |  | **Minden Bentley-n található egy plakett, rajta a készítője nevével.** |
|  |  |  |
| 35:35 |  | Azta! Köszönöm szépen! |
|  |  |  |
| 35:37 | John | Jöhet a befejezés. |
|  |  |  |
| 35:39 | Jonny | Ha ráírják az ember nevét egy motorra, nem baj, ha az egy kézzel épített V8-as. |
|  |  |  |
| 35:46 |  | **A motort átviszik a futószalaghoz.** |
|  |  |  |
| 35:51 |  | 6 km/h. Jól nézzék meg, máshol nem láthatnak 6 km/h-ra korlátolt Bentley-t! |
|  |  |  |
| 35:57 |  | **A motor autóba való beszerelését egyszerűen házasságnak nevezik.** |
|  |  |  |
| 36:02 |  | Milyen szép a menyasszony. |
|  |  |  |
| 36:05 |  | Szemét celofán takarja, de gyönyörű lány. Elég testes. |
|  |  |  |
| 36:10 | John | Most emeljük be az autóba. |
|  |  |  |
| 36:12 | Jonny | Rendben. |
|  |  |  |
| 36:13 | John | A srácok felkészülnek a csavarozásra. Láthatod, hogy most állnak oda a helyükre. Minden zavaró tényezőt elraknak a motor útjából. |
|  |  |  |
| 36:22 | Jonny | Azért gyűltünk itt ma össze, hogy… satöbbi. |
|  |  |  |
| 36:31 |  | Kipárnázzák a sérülékeny részeket, nehogy valamelyik szerszám felsértse az autó törzsét. |
|  |  |  |
| 36:37 |  | **Ezután már csak az utastér beszerelése és a végső simítások vannak hátra.** |
|  |  |  |
| 36:42 |  | Íme, a kész termék! Ez a modell tokkal-vonóval 270 ezer fontba kerül. |
|  |  |  |
| 36:50 |  | **Kíváncsi vagyok, vajon a Mulsanne történelmi motorja modern köntösben is olyan jól mozog-e.** |
|  |  |  |
| 36:57 |  | 1020 Newtonméter nyomatékú az autó. Ez majdnem kétszerese a Ferrari 458 Italia nyomatékának. |
|  |  |  |
| 37:07 |  | Micsoda erő! Olyan, mintha egyszerre aludnék és pofozgatna Mike Tyson. Meglepő, hogy egy ilyen autóban ekkora erő lappang. |
|  |  |  |
| 37:20 |  | Amikor kanyargós utakra tévedünk, azt hinnénk, hogy egy 2,6 tonnás autónak gondot okoz az apró kanyarok bevétele. De lenyűgöző módon a kormányozhatóság és az irányíthatóság is kiváló. |
|  |  |  |
| 37:36 |  | **Egy gond azonban akad. Az öreg Mulsanne jóképűsége teljesen eltűnt!** |
|  |  |  |
| 37:42 |  | Mit műveltek szegény autóval? Úgy néz ki, mint valami ’80-as évekbeli fantomkép-rajzoló program, amin egy szemüveges öreg néni elmondása alapján próbálnak valamilyen arcot összeeszkábálni, amit a sötétben látott. |
|  |  |  |
| 37:59 |  | Nagyon különös. A saját házam elé is mindig csak orral állnék be, senki ne lássa. |
|  |  |  |
| 38:10 |  | **A Mulsanne a kézzel épített hagyomány és a modern kor egyvelege. Egy luxus limuzin azoknak, akik maguk szeretnének a volán mögé ülni.** |
|  |  |  |
| 38:21 |  | Amit a Bentley a motorral tett, az egyáltalán nem forradalom, csupán evolúció. Sok-sok éve ezzel a hat és háromnegyed literes motorral dolgoznak, de az idő előrehaladtával mindig csak finomítottak rajta itt-ott. |
|  |  |  |
| 38:35 |  | Remélem, folytatják ezt a hagyományt, mert ennél a csodálatos motornál nem is kell több. |
|  |  |  |
| 38:46 | Jason | **A folytatásban mért körön tesszük próbára döntőseinket.** |
|  |  |  |
| 38:51 | Tiff | **Vajon a Peugeot vagy a Ford nyer?** |
|  |  |  |
| 38:54 |  | **Tegyék meg tétjeiket!** |
|  |  |  |
| 38:56 | Jason | Imádom! |
|  |  |  |
| 38:58 | Narrátor | **Hány lóerős volt a legelső Volkswagen Golf GTI?** |
|  |  |  |
| 39:04 |  | ***3. SZAKASZ VÉGE*** |
|  |  |  |
| 40:01 | Narrátor | **A legelső Volkswagen Golf GTI 110 féklóerős volt.** |
|  |  |  |
| 40:10 | Jason | Elérkezett a döntő ideje! |
|  |  |  |
| 40:12 | Tiff | Ahol a két legjobb 20 ezer font alatti csapott hátú csap össze. Ideje kiderítünk, melyikük a jobb. |
|  |  |  |
| 40:22 |  | **A két döntős a Ford Fiesta ST…** |
|  |  |  |
| 40:26 |  | **És a Peugeot 208 GTI.** |
|  |  |  |
| 40:30 | Jason | **A nagy fináléban mindketten vezetjük mindkét autót, de eltérő céllal.** |
|  |  |  |
| 40:36 | Tiff | **Az én feladatom kideríteni, melyiket a legszórakoztatóbb huligánok módjára vezetni.** |
|  |  |  |
| 40:42 | Jason | **Én pedig finomabb megközelítést alkalmazva a gyorsaságukat mérem le.** |
|  |  |  |
| 40:48 | Tiff | **A Peugeot-val kezdjük.** |
|  |  |  |
| 40:51 |  | Vajon jó lesz? Reméljük! |
|  |  |  |
| 40:56 |  | Az alulkormányozottság miatt felesleges lenne skandináv flickkel próbálkozni. |
|  |  |  |
| 41:01 | Jason | Szembetűnően alulkormányzott a Peugeot. Jól esik be a kanyarokba, de egy-kettőre alulkormányzott lesz. És az első fékek sem úgy fognak, ahogy szeretnénk. |
|  |  |  |
| 41:17 | Tiff | Mekkora butaság, hogy nem lehet látni sem a fordulatszámot, sem a sebességet. |
|  |  |  |
| 41:24 |  | Ki dob piacra olyan autót, amiben a kormány kitakarja a fordulatszámmérőt és a kilométerórát? |
|  |  |  |
| 41:29 | Jason | Ugye? |
|  |  |  |
| 41:30 | Tiff | A hármast és a négyest látom a fordulatszámmérőn, meg a 70-es sebesség hetesét. |
|  |  |  |
| 41:35 |  | Nézzük a skandináv flicket! |
|  |  |  |
| 41:39 |  | Nem adta magát könnyen a Peugeot hátulja. |
|  |  |  |
| 41:43 |  | Gyerünk! Farolj! |
|  |  |  |
| 41:46 |  | Nem akarja. |
|  |  |  |
| 41:47 |  | De amikor megindult… |
|  |  |  |
| 41:49 | Jason | Ment rendesen. |
|  |  |  |
| 41:50 | Tiff | Kicsúsztam a fűre. |
|  |  |  |
| 41:53 |  | Ez az! Lecsúsztam az útról. |
|  |  |  |
| 41:55 | Jason | Szép munka. |
|  |  |  |
| 41:58 |  | A motor jó. |
|  |  |  |
| 42:00 | Tiff | 20 lóerővel erősebb és 3 kilóval könnyebb. |
|  |  |  |
| 42:05 | Jason | Jó a nyomaték. Egész élvezetes vezetni, kényelmes. |
|  |  |  |
| 42:14 |  | Egy kicsit túlságosan is stabil. Nem elég dinamikus. |
|  |  |  |
| 42:18 |  | Sajnos túl alulkormányzott a Peugeot. |
|  |  |  |
| 42:21 | Tiff | Nem elég szórakoztató, de vajon gyors? |
|  |  |  |
| 42:28 | Jason | **Mért körön a Peugeot első tapadásának hiánya nagyon zavaró tud lenni.** |
|  |  |  |
| 42:35 |  | **1 perc 17,2 másodperc alatt ért körbe.** |
|  |  |  |
| 42:40 | Tiff | **Számomra túlságosan orrnehéz, és nem elég könnyed.** |
|  |  |  |
| 42:47 |  | Mit gondolsz, Jason, milyen érzés volt körözni a Peugeot-val? |
|  |  |  |
| 42:53 | Jason | Egy kicsit csalódtam, mert sokkal többet vártam tőle, de hihetetlenül alulkormányzott. |
|  |  |  |
| 42:59 | Tiff | Az egyenesből nyílik egy hosszú kanyar, de nem engedte túlhúzni. |
|  |  |  |
| 43:03 | Jason | Ahogy mondod. |
|  |  |  |
| 43:05 | Tiff | De hiába csináltam, nem ment gyorsabban. |
|  |  |  |
| 43:08 | Jason | Fékezésnél is. |
|  |  |  |
| 43:11 | Tiff | Igen, nem elég puha a fék, minden súly az autó orrára nehezedik. |
|  |  |  |
| 43:13 | Jason | Kár, szerettem volna, ha jobb. |
|  |  |  |
| 43:16 | Tiff | **Ideje kocsit cserélni. Én kiderítem, hogy szórakoztatóbb-e a Fiesta…** |
|  |  |  |
| 43:21 | Jason | **Én pedig megnézem, hogy gyorsabb-e.** |
|  |  |  |
| 43:27 |  | Ez a Fiesta mindjárt jobban tetszik. Szép hangja van. |
|  |  |  |
| 43:32 | Tiff | Nagyon kellemes, bongó hangja van a motornak. |
|  |  |  |
| 43:37 | Jason | Nézzük, hogy fog a fék. |
|  |  |  |
| 43:40 |  | Sokkal jobban tart. Semlegesebb a kasztni, mégis dinamikusabbnak érzem. |
|  |  |  |
| 43:46 | Tiff | Ahogy elkezdett kisodródni az orra, elvette az erőt és visszahúzta az orrát, pont, ahogy kell. Megpróbálok egy skandináv flicket az egyenes végén. |
|  |  |  |
| 43:58 |  | Sikerült, és a kasztni rögtön visszaállt egyenesbe. Nem ugrál összevissza. Kellemes, stabil, kényelmes és egyenletes. |
|  |  |  |
| 44:09 |  | Amikor beszálltál a Fiestába, gondoltad volna az első kanyarnál, hogy gyorsabb lesz? |
|  |  |  |
| 44:13 | Jason | Ég és föld a különbség. Az autó semleges volt, persze, volt egy kis alulkormányozottság, de attól még engedelmeskedett. |
|  |  |  |
| 44:22 |  | Érezni, ahogy az autó elfordul körülöttünk. A derekamnál érzem, ami igazán kellemes. |
|  |  |  |
| 44:30 |  | Remek autó, egész nap elkocsikáztam volna vele. |
|  |  |  |
| 44:33 |  | Nagyon jó. A szervokormány is pont jó, nem olyan könnyű, mint a Peugeot-é. Remek járgány. |
|  |  |  |
| 44:42 | Tiff | De nem éreztem olyan gyorsnak. 20 lóerő azért sokat számít. |
|  |  |  |
| 44:46 | Jason | Igazad van, az egyenesben tényleg nem éreztem olyan gyorsnak. |
|  |  |  |
| 44:50 |  | De a teljesítmény-leadás jobb volt. Sokkal lágyabb volt az emelkedőn. |
|  |  |  |
| 44:57 | Tiff | A fék is rendben van. |
|  |  |  |
| 45:04 |  | Azt hiszem, kicsit túlzásba vittem. |
|  |  |  |
| 45:07 | Jason | Imádom! |
|  |  |  |
| 45:09 | Tiff | A kasztni gyönyörű, de vajon gyorsabb is? |
|  |  |  |
| 45:16 | Jason | **A Peugeot körideje 1 perc 17,2 másodperc volt. A Fiesta 20 lóerős és 3 kilós hátrányból indult, az egyenesben lomhább, mégis 2,5 másodperccel gyorsabban ért körbe.** |
|  |  |  |
| 45:31 | Tiff | **Nem gondoltuk volna, hogy ilyen zseniális eredményt kapunk. A legolcsóbb és leggyengébb autó lett összességében a legjobb.** |
|  |  |  |
| 45:40 | Jason | **Mi a Fiestát vennénk meg. Ez ékes példája annak, hogy egy jól beállított kasztni sokkal többet ér az erőnél és a sebességnél.** |